Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 45. Warszawa, 20 grudnia 1935 r. Rok XVII

T R E Ś Ć:

SPRAWY FINANSOWE.

241.

Nr. F. R. I. 4/68 z dnia 25 listopada 1935 r. w sprawie zmian w przepisach Nr. F. 10 (II wydanie).

W związku z wydaniem Instrukcji Nr. F. 16 o wykonywaniu czynności rachunkowo-materjałowych w służbie drogowej należy poczynić w ogólnych przepisach o rachunkowości przedsiębiorstwa P. K. P. Nr. F. 10. (II wydanie) odręcznie następujące zmiany i uzupełnienia:

na stronie 34

(Ustęp (B) 6) po słowie „zużyta" kropkę zastąpić średnikiem i dopisać słowa „roboty należy oznaczać tylko Nr. bież. czynności, odpowiadającym Numerowi bież. czynności w książce materjałowej",

9) po dwukropku skreślić słowa „kwalifikację budżetową".

na stronie 35

Ustęp (C) 2) w zdaniu drugiem słowo „z trzech" skreślić i wpisać „z dwóch", po dwukropku skreślić słowa „a) z opisu czynności", kolejne litery b) c) zastąpić literami a) b).

Zdania następne od słowa „Opis" do słów „ją wykonali" skreślić.

W dalszem zdaniu pierwsze słowa „W drugiej" skreślić i wpisać „W pierwszej",

na stronie 36

w ustępie 3) całe zdanie drugie skreślić,

na stronie 37

w ustępie e) słowo „wypłat" skreślić, a w miejsce to wstawić „materjałowej",

na stronie 69

w § 36 pkt. 1) po ustępie b) po słowie „przedsiębiorcy" należy wstawić jako ustęp c) nowe zdanie następującej treści:

„c) W książkach materjałowych w rubryce „Opis czynności" zawiadowcy odc. drog. (rejonu budynk. mostowniczy) zamieszczają **wszystkie opisy** czynności, bez względu na to, czy dana czynność spowodowała wydatek robocizny i materiałów, czy też tylko samą robociznę.

Opis czynności powinien być napisany zwięźle, lecz tak wyraźnie, by z tych danych można było określić właściwą pozycję kontową oraz skontrolować potrzebę i celowość wykonanej roboty, użytych do niej sił roboczych i czasu roboczego.

Ponadto w rubryce „Ilość dniówek" zawiadowca odcinka drogowego (rejonu budyn. mostowniczy) wpisuje na podstawie dziennika robót (druk P. K. P.. Serja F. Nr. 427) ilości dniówek, użytych do poszczególnych czynności

W następnem zdaniu należy termin przesyłania książek materjałowych zmienić, a mianowicie: skreślić „1 dnia następnego", a wpisać „dnia 27 każdego".

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

242.

Nr. R. T. I. 22/41 z dnia 28 listopada 1935 r. w sprawie wprowadzenia w życie uchwał XI Zjazdu polsko-sowieckiego w Poznaniu.

Na podstawie zatwierdzenia protokółu XI Zjazdu polsko - sowieckiego, odbytego w lutym—marcu 1935 r. w Poznaniu, przez Pana Ministra Komunikacji, wprowadza się w uwzględnieniu pisma Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 maja 1935 r. Nr. H. Tz. VI. 301/28 następujące zmiany i uzupełnienia z ważnością od 1 grudnia 1935 r. w „Umowie o wzajemnem używaniu wagonów towarowych typu rosyjskiego komunikacji bezprzeładunkowej pomiędzy Kolejami Polskiemi a Kolejami Z. S. R. R." — K. B. R. Nr. R. 11 i w „Umowie o używaniu wagonów towarowych Polskich Kolei Państwowych typu zachodnio europejskiego w komunikacji bezprzeładunkowej pomiędzy Polskiemi Kolejami Państwowemi a Kolejami Związku Socjalistycznych Republik Rad ,ze zmianą zestawów kołowych" — K. B. E. Nr. R. 13.

1. § 7 K. B. E. uzupełnia postanowieniem, jako ustęp pierwszy tego paragrafu, treści następującej: „Wagony niekryte powinny być ładowane zgodnie z przepisami, stanowiącemi dodatek Nr. 9 do umowy K. B. N., a dotyczącemi wagonów typu zachodnio - europejskiego".

2. W umowie K. B. R. w ustępie drugim § 31 liczbę „30" zastąpić liczbą „35".

3. Uwagę do § 31 umowy K. B. R. uzupełnić ustępem drugim treści następującej:

„Jeżeli jednak okres tych 3 lat upłynął w czasie przebiegu wagonu, a wagon ten był załadowany przed upływem tego 3-letniego okresu, to taki wagon od Kolei macierzystej przyjmuje się tylko wówczas, jeżeli 3-letni okres jest przekroczony nie więcej, niż 35 dni".

4. W końcu ustępu siódmego § 33 umowy K. B. R. i w końcu ustępu trzeciego § 49 umowy K. B. E. po słowach „jednak jak 60%" dodać słowa:

„przyczem rok budowy i rok, w którym wagon został zniszczony lub zagubiony, liczy się łącznie za jeden rok służby".

5. W załącznikach — Nr. 4a do umowy K. B. R. i w 3a do umowy K. B. E. dodać nowy § 8a treści następującej:

„8a. Odstęp kół na osi, mierzony między wewnętrznemi płaszczyznami obręczy lub części, które je zastępują, powinien wynosić·

a) dla toru normalnego największy 1366, najmniejszy 1357 mm,
b) dla toru szerokiego największy 1443, najmniejszy 1437 mm.

Szerokość obręczy, lub części, które je zastępują, nie może być większą niż 150 mm i mniejsza niż 130 mm".

6. W § 4. Przepisów technicznego badania wagonów, stanowiących załącznik Nr. 1 do umowy K. B. E. i załącznika Nr. 4 do umowy K. B. R. skreślić słowa:

„lub też podczas ich wyładowywania, przeładowywania, tudzież sprawdzania ładunku".

7. W przepisach technicznego badania wagonów, stanowiących załącznik Nr. 4 do umowy K. B. R. i załącznik Nr. 1 do umowy K. B. E. w rozdziale „Wskazówki ogólne" w § 1 dodać nowy ustęp drugi treści następującej:

„Wagony próżne, czy też ładowne, powracające na kolej macierzystą, mogą być przekazywane na punktach przestawczych za obustronną zgodą agentów zdawczych z brakami technicznemi I kategorji z zapisaniem tych braków i uszkodzeń do protokółu Nr. 6, jeżeli braki i uszkodzenia nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu i całości lub uszkodzeniu ładunku".

8. W przepisach technicznego badania wagonów, stanowiących załącznik Nr. 1 do umowy K. B. E. i załącznik Nr. 4 do umowy K. B. R. za punktem 10, rozdziału V § 5 dodać przez całą szerokość stronicy nowy punkt 11 treści następującej:

„11. Rozluźnienie ponad 13 mm, połączenia głównych części drewnianych i przesunięcie części drewnianych ponad 13 mm".

9a. W § 6 Przepisów technicznego badania wagonów, stanowiących załącznik Nr. 4 do umowy K. B. R. dodać nowy rozdział „VII. Inne wadliwości" treści następującej:

„VII. Inne wadliwości.

1. Pogięcie żelaznych czołownic, ostojnic, poprzecznic, haków cięgłowych i innych, oraz stopni, słupków żelaznych i uszkodzenie słupków drewnianych, wsporników i t. p.

2. Brak lub uszkodzenie śrub z nakrętkami, lub nakrętek.

3. Niedokręcone nakrętki śrub, łączących części żelazne, lub nierozklepane końce śrub, wystające ponad nakrętkami.

4. Brak lub uszkodzenie poręczy pomostu hamulcowego, albo uchwytu drzwiowego, czy też uchwytu dla spinaczy.

5. Brak lub uszkodzenie szafek drucianych dla nalepek na wagonach P. K. P.

6. Brak lub uszkodzenie szyby w oknie budki hamulcowej.

7. Brak kapturków na końcach przewodów hamulcowych.

8. Brak lub nieprawidłowe względnie nieudolne wykonanie na wagonach znaków i napisów, przewidzianych umowami o komunikacji przestawczej".

9b. W cenniku części zamiennych, stanowiących załącznik Nr. 5 do umowy K. B. R., wprowadzić pod odpowiedniemi pozycjami następujące uzupełnienia z uwidocznieniem cen w nowej trzeciej rubryce „Koszt naprawy".

Nr. porządkowy	Wyszczególnienie części	Koszt naprawy w jednostkach wyrównawczych
27^1	Ostojnicę żelazną naprawić bez odjęcia	5,15
27^2	To samo z odjęciem	12,80
27^3	To samo naprawić przy zastosowaniu nakładek żelaznych . . .	1,28
29^1	Czołownicę żelazną zgiętą naprawić bez odjęcia	2,57
29^2	To samo z odjęciem	6,59
34^1	Wspornik słupków naprawić bez odjęcia	0,10
34^2	To samo z odjęciem	0,40
36^1	Uchwyt dla spinaczy naprawić bez odjęcia	0,10
39^1	Hak cięgłowy spoić (zeszwejsować)	1,28
39^2	Hak cięgłowy zgięty wyprostować	0,96
46^1	Sworzeń prowadny przyrządu cięgłowego wyprostować	0,57
49^1	Śrubę sprzęgu wyprostować	0,39
50^1	Pałąk sprzęgu wyprostować	0,31
51^1	Łubkę sprzęgu wyprostować	0,16
53^1	Sworzeń sprzęgu wyprostować	0,16
59^1	Pochwę zderzakową naprawić	0,46
59^2	Kryzę (flansz) pochwy zderzakowej spoić (zeszwejsować)	0,57
68^1	Korbę hamulca ręcznego wyprostować	0,23
69^1	Śrubę hamulcową zgiętą wyprostować	0,56
72^1	Cięgiel śruby hamulcowej wyprostować	0,13
78^1	Trójkąt hamulcowy zgięty wyprostować	0,70
79^1	Wieszak do klocka hamulcowego wyprostować	0,13
85^1	Cięgiel hamulcowy średni krótki wyprostować	0,18
85^2	Cięgiel hamulcowy średni krótki spoić (zeszwejsować)	0,36
91^1	Cięgiel hamulca długi wyprostować	0,18
92^2	To samo spoić (zeszwejsować)	0,36
97^1	Słupek drewniany naprawić przy zastosowaniu nakładek i śrub . .	0,64
111^1	Wspornik do latarni sygnałowej naprawić	0,10
112^1	Poręcz pomostu hamulcowego naprawić	0,10
113^1	Wspornik stopnia pojedyńczy lub podwójny naprawić	0,51
170^1	Wspornik burta odchylnego naprawić	0,13
186^1	Wspornik budki hamulcowej naprawić	0,13
270^1	Przykręcenie nakrętek i rozklepanie końców śrub wystających zwierzchu nakrętek za sztukę	0,03
270^2	Umieszczenie na pudle wagonu, ostojnicy lub czołownicy każdego odrębnego napisu lub znaku, przewidzianych niniejszą umową	0,05
270^3	Umieszczenie na wagonie wszystkich napisów i znaków nie więcej jednak niż	0,70

9c) W cenniku części zamiennych stanowiących załącznik Nr. 5 do umowy K. B. R. wprowadzić pod odpowiedniemi pozycjami następujące uzupełnienia z uwidocznieniem cen w rubryce drugiej „z założeniem":

Nr. porządkowy	Wyszczególnienie części	Koszt naprawy w jednostkach wyrównawczych
118[1]	Szafka do nalepek	0,50
216[1]	Kapturek ochronny do zamykania przewodu hamulcowego . . .	0,19
270[4]	Szyba w oknie budki hamulcowej	0,05

9d) W cenniku części zamiennych, stanowiących załącznik Nr. 2 do umowy K. B. E wprowadzić pod odpowiedniemi pozycjami następujące uzupełnienia z uwidocznieniem cen w nowej trzeciej rubryce „Koszt naprawy":

Nr. porządkowy	Wyszczególnienie części	Koszt naprawy w jednostkach wyrównawczych
380	Umieszczenie na pudle wagonu, ostojnicy lub czołownicy każdego odrębnego napisu lub znaku, przewidzianych niniejszą umową . .	0,05
381	Umieszczenie na wagonie wszystkich napisów i znaków nie więcej jednak niż	0,70

9e) W cenniku części zamiennych, stanowiących załącznik Nr. 2 do umowy K. B. E., wprowadzić pod odpowiednią pozycją następujące uzupełnienia z uwidocznieniem ceny w rubryce drugiej „z założeniem":

Nr. porządkowy	Wyszczególnienie części	Koszt naprawy w jednostkach wyrównawczych
340	Kapturek ochronny do zamknięcia przewodu hamulcowego . . .	0,19

9f. Wobec rozbieżności w tekstach polskim i rosyjskim załącznika Nr. 2 do K. B. E. przeprowadzić w nim następujące sprostowanie: w tekście polskim numer porządkowy 282 oznaczyć numerem 283, numer zaś 283 oznaczyć numerem 282.

10. W § 2 umowy K. B. R. w tekście „uwagi" skreślić zdanie:

„Nie dozwala się załadowania do wagonów o ładowności 16,5 tonn zboże luzem ponad 16,5 tonn".

11. W ust. czwartym § 41 umowy K. B. R. skreślić zdanie:
„Termin rewizji okresowej takiego wagonu powinien upływać nie wcześniej, jak za 6 miesięcy", a w to miejsce wpisać zdanie: „Termin następnej rewizji okresowej takiego wagonu nie powinien upływać wcześniej, niż termin rewizji okresowej wagonu rozbitego lub spalonego".

12. W przepisach technicznego badania wagonów, załączniku Nr. 4 do umowy K. B. R. i załączniku Nr. 1 do umowy K. B. E., brzmienie punktu 1, rozdziału I. § 5 z prawej strony zmienić następująco:

„Przesunięcie się sprężyny nośnej względem maźnicy, lub sprężyna nośna z przesuniętemi piórami więcej niż 10 mm".

Pozatem w rozdziale V. § 5 w końcu punktu 10. umów K. B. R. i K. B. E. z prawej strony dodać:

„e) z równomiernem na całej długości wgięciem czołownic do 20 mm".

13. Cennik części zamiennych wagonów byłego rosyjskiego typu — załącznik Nr. 5 do umowy K. B. R. w rozdziale „Hamulec zespolony" uzupełnić pozycjami, umieszczając je jako nowe pozycje pod pozycją porządkową Nr. 216 z następującemi numerami porządkowemi:

Nr. porządkowy	Wyszszególnienie części	Cena za sztukę bez założenia	Cena za sztukę z założeniem
		w jednostkach obrachunkowych	
216^{1}	Kurek 1/2" wyłączający	2,45	2,55
216^{2}	Zawór rozrządczy „K" (Karancewa)	15,00	26,25
216^{3}	Wspornik punktu stałego 8", 10" cylindra hamulcowego . .	0,80	1,00
216^{4}	Przeciwzakrętka 1^{1}/4" kurka Nr. 6.01/AB	0,10	0,15
216^{5}	Skórzana uszczelka . . , ...	0,35	0,37
216^{6}	Dodatkowy rezerwuar zaworu rozrządczego „K" (Karancewa) 250 × 400	11,00	11,25
216^{7}	Zawór rozrządczy „M" (Matrosowa) . , ...	52,00	52,20
216^{8}	Komora dodatkowa do zaworu rozrządczego „M" (Matrosowa)	15,00	15,25
216^{9}	Wieszak sprzęgu hamulcowego	1,30	1,40
216^{10}	Kiszka hamulcowa (gumowa)	1,65	—
216^{11}	Pierścienie gumowe uszczelniające (łączące)	0,04	0,05
216^{12}	Złączka kiszki Nr. 600	0,25	0,35
216^{13}	Opaska zaciskowa kiszki hamulcowej	0,10	0,15

243.

Nr. R. O. V. 200/29 z dnia 21 listopada 1935 r. w sprawie konieczności zwracania bacznej uwagi na przepisowe osygnalizowanie pociągów.

Ze względu na powtarzające się wypadki najechań pociągu na oderwaną część poprzedniego pociągu, pozostałą na szlaku, przypomina się co następuje:

1. Wszystkie bez wyjątku pociągi, wyprawiane na szlak, nie wyłączając pociągów zdawczych, powinny być bezwzględnie opatrzone przepisowym sygnałem, oznaczającym koniec pociągu (sygnał 14b lub 14a, w zależności od ilości osi, jak to jest wyraźnie wskazane w § 8 „Przepisów Sygnalizacji na kolejach polskich Nr. E 1").

2. Wobec ogromnego znaczenia ,jakie posiadają sygnały pociągowe dla bezpieczeństwa ruchu pociągów i zgubnych nieraz skutków spowodowanych brakiem tych sygnałów, poleca się z całą surowością, aby dyżurni ruchu oraz służba konduktorska, jakoteż pracownicy na nastawniach i posterunkach zwrotniczych zwracali koniecznie przy każdem wyjściu pociągu uwagę, czy wyjeżdżający pociąg jest opatrzony przepisowym sygnałem, oznaczającym koniec pociągu, zgodnie z ust. (1) § 32 „Przepisów Nr. R. 1", i bezwarunkowo zatrzymywali pociąg nie posiadający tego sygnału.

3. W powołaniu się na rozporządzenie Min. Kom. Nr. 16898/11 z dnia 27/XI 1928 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 1 z 1929 r.), ponownie zabrania się surowo dawać potwierdzenie przybycia pociągu, bez przekonania się, czy pociąg ten przybył na stację w całości, lub czy minął w całości posterunek odstępowy albo stację, na której niema przepisowego zatrzymania.

Równocześnie nadmienia się, że niezależnie od winnych wyprawienia lub przepuszczenia pociągu bez przepisowego sygnału końcowego, pociągani będą również do odpowiedzialności zawiadowcy stacyj, a nawet i kontrolerzy ruchu, tolerujący powtarzające się lekceważenie tego rodzaju zasadniczych przepisów ruchu i sygnalizacji.

SPRAWY DROGOWO - KOLEJOWE.

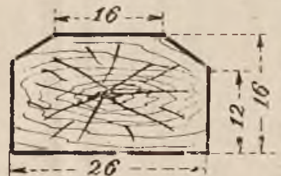
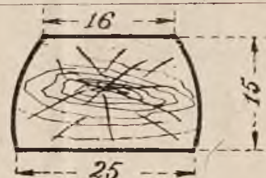
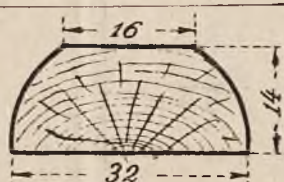
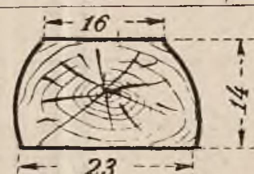
244.

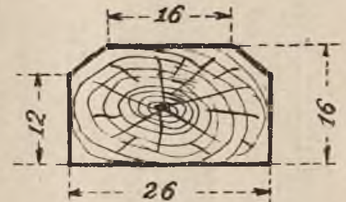
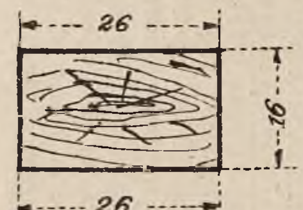
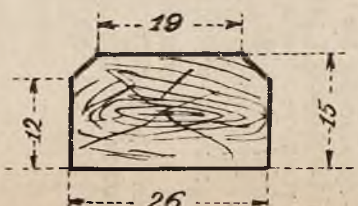
Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 listopada 1935 r. Nr. U. N. V. 105/3 w sprawie warunków technicznych na dostawę normalnotorowych podkładów, podrozjazdnic i mostownic oraz w sprawie zmiany typów mostownic.

Wzamian ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 sierpnia 1929 r. Nr. 10 warunków technicznych na dostawę normalnotorowych podkładów, podrozjazdnic i mostownic podaje się poniżej zmienioną redakcję tych warunków; ma ona obecnie obowiązywać zamiast poprzedniej na wszystkich kolejach normalnotorowych, zarówno znajdujących się w eksploatacji, jak i będących w budowie. Jednocześnie zostają zmienione typy mostownic, ustalone rozporządzeniem z dn. 26.I. 1926 r. Nr. V-690/18/26.

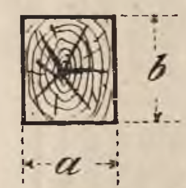
Ministerstwo Komunikacji Dep V/1.

Typy podkładów normalnotorowych, podrozjazdnic i mostownic.

Typ	Kształt i wymiary podkładów w centymetrach	Długość m. b.
I		2.70
II		2.70
III		
IV		2.60
V		

Typ	Kształt i wymiary podrozjazdnic w centymetrach
I	
II	
III	
IV	

Kształt mostownic



Typ	Wymiary a cm.	Wymiary b cm.	Wymiary Długość m. b.
I	22	24	2.50
II	24	27	2.70
III	26	30	3.00

Załącznik do Nr. U. N. V/105/3

WARUNKI TECHNICZNE

dostawy normalnotorowych podkładów, podrozjazdnic i mostownic.

Art. 1.

Materjał i obróbka.

Niniejsze warunki odnoszą się do podkładów, podrozjazdnic i mostownic, wyrabianych z drzewa dębowego, modrzewiowego, sosnowego, świerkowego i jodłowego.

Art. 2.

Drzewo do wyrobu podkładów, podrozjazdnic i mostownic powinno być zdrowe bez wszelkich śladów zmurszenia i zgnilizny, niestoczone przez owady, wogóle bez żadnych wad, obniżających jego wartość techniczną, mieć tkankę ścisłą oraz pochodzić z drzew, ściętych w porze zimowej w okresie od 15 października do 1 marca. Drewno nie powinno pochodzić z drzew, uschłych na pniu, lub wyrosłych na miejscach podmokłych. Dyrekcja ma prawo zbadać wyręby i wyłączyć z odbioru podkłady, podrozjazdnice i mostownice z wyrębów, uznanych przez nią za nieodpowiednie.

Podkłady, podrozjazdnice i mostownice, wyrobione z drzewa wichrowatego nie będą przyjmowane.

Podkłady i podrozjazdnice, dotknięte sinizną, mogą być przyjmowane tylko wtedy, gdy ich drewno posiada wszelkie cechy materjału zdrowego, a sinizna jest w początkowem stadjum swego rozwoju, t. j. gdy występuje w przekrojach poprzecznych w kształcie wąskich sinych lub szarych pasków, przebiegających promieniowo od zewnątrz i tylko w granicach bieli, nie sięgając twardzieli, albo gdy występuje tylko na powierzchni w postaci nalotu. Stopień zasinienia bieli u mostownic nie odgrywa roli, jeżeli drewno pozatem jest zupełnie zdrowe.

Podkłady, podrozjazdnice i mostownice winny być oczyszczone z kory i łyka; powierzchnie ich górne i dolne, obrobione piłą lub siekierą, winny być gładkie oraz wzajemnie rownoległe, końce zaś obcięte piłą prostopadle do osi podłużnej. Boczne powierzchnie podkładów, obrobionych do ostrego kantu, oraz podrozjazdnic i mostownic powinny być pionowe, gładkie i równoległe do kierunku włókien drzewa.

Sęki zdrowe i mocno osadzone w drzewie są dopuszczalne, jednak nie w miejscach podparcia i przytwierdzenia szyn. Sęki niezdrowe i dziury po sękach są niedopuszczalne.

Pęknięcia są dopuszczalne tylko w następujących granicach:

a) w kierunku promieni na głębokość nie większą niż 6 cm, jeżeli przytem ciągną się w kierunku osi podłużnej nie więcej niż 30 cm;

b) łukowe (na obwodzie słojów rocznych), jeżeli nie przewyższają pół długości obwodu danego słoju rocznego i nie sięgają w głąb drewna więcej niż na 6 cm.

Pęknięć łukowych nie może być więcej, jak po jednym na czoło pęknięć w kierunku promieni drzewa okrągłego nie więcej, niż trzy na czoło. Pęknięcia nieznaczne, powstałe wskutek wysychania drzewa, nie będą przytem liczone.

Podkłady, podrozjazdnice i mostownice, w których pęknięcia lub dziury po sękach są zakitowane albo zakołkowane, w żadnym razie nie mogą być przyjmowane.

Krzywiznę podkładów dopuszcza się tylko w planie, jednak strzałka (na całą długość podkładu) nie może przewyższaść 75 mm; ilość takich krzywych podkładów nie powinna być w każdym razie większa nad 5% całkowitej ilości danego typu w zgłoszonej do odbioru partji.

Podwójna krzywizna podkładów w planie jest niedopuszczalna.

Krzywizny dla podrozjazdnic i mostownic nie dopuszcza się.

Art. 3.

Wymiary.

Podkłady, podrozjazdnice i mostownice winny posiadać wymiary, wskazane w tablicy, dołączonej do niniejszych warunków. Odchylenia od tych wymiarów są dopuszczalne niezależnie od stopnia wysuszenia drewna w chwili odbioru w granicach następujących:

w d ł u g o ś c i — zwiększenie do 5 cm, zmniejszenie do 3 cm;

w s z e r o k o ś c i — ogólnej oraz płaszczyzn górnej i dolnej — zwiększenie do 4 cm, zmniejszenie do 1 cm;

w g r u b o ś c i — zwiększenie do 1 cm, zmniejszenie do ½ cm.

W razie uwzględnienia zmniejszenia w szerokości nie może być uwzględnione zmniejszenie w wysokości i odwrotnie. U dolnej podstawy podkładów i podrozjazdnic mogą być dopuszczane oflisy, o ile nie sięgają dalej jak po 2 cm wszerz i wzwyż i o ile znajdują się na jednej tylko krawędzi podstawy. U mostownic oflisy o podobnych wymiarach dopuszczalne są na obu krawędziach, lecz tylko w jednej i to tylko węższej płaszczyźnie.

W miejscach, przeznaczonych na haki lub wkręty, i pod szyną szerokość górnej płaszczyzny podkładów nie może być mniejsza od przepisowej.

Art. 4.

Sposób układania.

Podkłady, podrozjazdnice i mostownice powinny być układane w stosy na legarach wysokości conajmniej 15 cm w miejscach suchych, przewiewnych i wolnych od gnijących odpadków drewna. Odstępy między stosami powinny być przynajmniej jednometrowe. Na każdym stosie powinien być oznaczony jego numer porządkowy oraz typ i ilość sztuk w stosie.

Podkłady winny być układane według typów i rodzaju drzewa, zasadniczo po 50 sztuk w stosie i conajwyżej w braku miejsca i za zgodą Dyrekcji po 75 sztuk.

Podkłady w górnej warstwie stosu należy układać ściśle i pochyło dla ułatwienia ścieku wody deszczowej.

Podrozjazdnice i mostownice winny być układane według wymiarów i rodzaju drewna nie więcej niż po cztery warstwy w każdym stosie i być oddzielone przekładkami.

Art. 5.

Odbiór.

Odbiór przez komisję odbiorczą polega na sprawdzeniu każdej sztuki co do jakości i wymiarów.

Komisja przyjmuje tylko materjały, odpowiadające warunkom technicznym, sporządzając odpowiedni protokół i zarządzając ocechowanie przyjętych materjałów znakiem przyjęcia.

Na czołach przyjętych podkładów należy oznaczyć czerwoną farbą typ, do jakiego dana sztuka została zakwalifikowana, na podrozjazdnicach zaś i mostownicach — długość danej sztuki i jej wymiary poprzeczne.

Przy odbiorze powinien być obecny dostawca lub upoważniony przezeń zastępca, jednakowoż nieobecność wymienionych osób nie wstrzymuje odbioru, pozbawia natomiast dostawcę prawa do jakichkolwiek z tego tytułu reklamacyj.

W razie niezgody z orzeczeniem komisji dostawca lub jego zastępca, jeżeli byli obecni przy odbiorze, powinni zaznaczyć to w protokóle przy jego podpisaniu.

Dostawca lub jego zastępca otrzymuje odpis protokółu odbiorczego niezwłocznie po dokonaniu odbioru.

SPRAWY DRÓG KOŁOWYCH.

245.

Nr. D. B. -12m 67/3 z dnia 29 listopada 1935 r. w sprawie wyjaśnienia do § 13 „Ogólnych warunków budowy" zatwierdzonych przez Ministra Robót Publicznych, rozp. z dnia 24.IV. 1928 roku L: I-1067.

Na terenie jednego z województw w czasie powodzi wezbrana rzeka uszkodziła rusztowania mostowe, ustawione w nurcie rzeki oraz zabrała częściowo obrobiony materjał drzewny, złożony przez przedsiębiorcę na brzegu.

Na skutek wystąpienia przedsiębiorcy o odszkodowanie za straty powodziowe, Urząd Wojewódzki uznał i wypłacił odszkodowanie za uszkodzenie wykonanych rusztowań i prócz tego za zabrany przez wodę materjał drzewny, przygotowany na brzegu.

Urząd Wojewódzki decyzję swoją oparł na p. 8 § 13 „Ogólnych warunków budowy", zatwierdzonych przez Ministra Robót Publicznych rozp. z dnia 24.IV.1928 r. L: I-1067.

Ponieważ interpretacja wspomnianych postanowień, przyjęta przez Urząd Wojewódzki nie jest ścisła, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że na podstawie p. 8 § 13 „Ogólnych warunków budowy" przedsiębiorcy przysługuje odszkodowanie za straty spowodowane nadzwyczajnemi zdarzeniami żywiołowemi (vis major) na już wykonanych częściach budowy z deskowaniami i rusztowaniami włącznie, w wysokości udowodnionych kosztów własnych jedynie w tym wypadku, o ile roboty wykonywane były zgodnie z umową i z „Ogólnemi" oraz „Szczegółowemi warunkami budowy" i w terminach przewidzianych umową.

Natomiast za złożone na brzegu materjały lub wykonane części konstrukcyj odpowiedzialność w każdym wypadku ponosi sam przedsiębiorca.

O ile do umów zawieranych przez Urząd Wojewódzki dołączone są „Szczegółowe warunki budowy" względnie warunki techniczne wykonania robót, nie powinny one zawierać takich postanowień, któreby zmieniały na korzyść przedsiębiorcy odnośne postanowienia „Ogólnych warunków budowy".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 79782. 20.XII.35. 8900.

WARUNKI PRENUMERATY. **Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.**

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.